Deutscher Bundestag **Drucksache 19/291**

19. Wahlperiode 12.12.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Kostenentwicklung und Terminpläne des Projekts „Stuttgart 21“

Dem Aufsichtsrat der bundeseigenen Deutschen Bahn AG liegen neue Erkenntnisse aus einem Gutachten zum Projekt „Stuttgart 21“ vor, das Entscheidungsgrundlage für eine neue Terminkette und Veränderungen des Finanzierungsrahmens für das Projekt „Stuttgart 21“ darstellt. Nach Medienberichten ist über den bislang bestehenden Finanzierungsrahmen für „Stuttgart 21“ in Höhe von maximal 6,526 Mrd. Euro ein zusätzlicher finanzieller Mehrbedarf von mindestens 1,1 Mrd. Euro festgestellt worden. Die Wirtschaftlichkeit des Projekts steht damit mehr denn je in Frage. In diesem Zusammenhang sind die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vor Baubeginn des Projekts „Stuttgart 21“ aus dem Jahr 2007 erneut von Interesse.

Weiterhin hat der Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn AG, Ronald Pofalla, im Bereich der geplanten Streckenführung zur Anbindung des Flughafens Stuttgart „planerische und genehmigungstechnische Schwierigkeiten“ festgestellt (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-aufseher-ruegen-pofallas-hinhaltetaktik.8ac42603-4e01-4145-ae35-fef76cf704eb.html). Vor diesem Hintergrund werden seitens der Deutschen Bahn AG offenbar Planänderungen erwogen, die ebenso Veränderungen bei den Terminketten und der resultierenden Kostenentwicklung des Projekts „Stuttgart 21“ begründen können (www.Stuttgarter-Zeitung.de vom 14. Dezember 2017, „S-21-Partner erwarten Klartext zum Flughafen“).

Die vorliegende Kleine Anfrage wiederholt in Teilen Fragen (aktualisiert durch Zusatzfragestellungen), die Gegenstand des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 7. November 2017 (2 BvE 2/11) waren. Das Bundesverfassungsgericht hat insoweit festgestellt, dass die Bundesregierung die Rechte der Abgeordneten und des Deutschen Bundestages „aus Artikel 38 Absatz 1 Satz 2 und Artikel 20 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes“ dadurch verletzt hat, dass sie nicht oder nur teilweise geantwortet hat. Die vorliegende Anfrage gibt der Bundesregierung Gelegenheit nunmehr ihren verfassungsrechtlichen Pflichten zu genügen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Finanzierungsrahmen für das Projekt „Stuttgart 21“ hat der Aufsichtsrat des bundeseigenen Unternehmens Deutsche Bahn AG in seiner Sitzung vom 13. Dezember 2017 festgestellt?
2. Hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG in seiner Sitzung vom 13. Dezember 2017 einen Risikopuffer eingeplant?

   Wenn ja, in welcher finanziellen Höhe, und wie hoch wird die Eintrittswahrscheinlichkeit der jeweiligen Risiken beziffert?

3. Welchen Gesamtwertumfang für das Projekt „Stuttgart 21“ hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG in seiner Sitzung vom 13. Dezember 2017 festgestellt?
4. Ab welchem Einsatz von Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG außerhalb des bislang bestehenden Finanzierungsrahmens von 6,526 Mrd. Euro für das Projekt „Stuttgart 21“ ist die Kapitalverzinsung aus dem Projekt zwar noch positiv, erreicht jedoch nicht mehr den Maßstab der Wirtschaftlichkeit?
5. Ab welchem Einsatz von Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG außerhalb des bislang bestehenden Finanzierungsrahmens von 6,526 Mrd. Euro für das Projekt „Stuttgart 21“ wird die Kapitalrendite negativ?
6. Welche Veränderungen der Terminpläne für das Projekt „Stuttgart 21“ hat der Aufsichtsrat des bundeseigenen Unternehmens Deutsche Bahn AG in seiner Sitzung vom 13. Dezember 2017 festgelegt?
7. Inwiefern teilt die Bundesregierung im Lichte der aktuellen Entwicklungen die Aussage von Dr. Richard Lutz, Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Bahn AG, wonach das Projekt S21 „im Rahmen der Kosten und im Rahmen der Terminpläne, die die Deutsche Bahn AG vereinbart hat“, umgesetzt wird (www.swr.de/swraktuell/bw/stuttgart21-bahnchef/-/id=1622/did=19244044/nid=1622/yex6fp/index.html)?
8. Steht die Bundesregierung weiterhin uneingeschränkt zur Einschätzung von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel vom Februar 2013 zu „Stuttgart 21“, vertreten durch Regierungssprecher Steffen Seibert, wonach es weitere Kostenüberraschungen nicht geben dürfe und das Projekt wirtschaftlich sein müsse (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-merkel-verbittet-sich-weitere-kostenueberraschungen.74fe55ee-7de4-42e2-8241-8c4c970cda18.html)?
9. Unter welchen Bedingungen kann die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bereits vor Inbetriebnahme des Projekts „Stuttgart 21“ in Betrieb genommen werden und wie hoch wäre in diesem Fall die Kapazität der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?
10. Welche über die von der Deutschen Bahn AG zur Verfügung gestellten Unterlagen hinausgehenden Daten hat die Beratungs- und Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC für die Erstellung des Gutachtens für den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG vom 13. Dezember 2017 angefordert?
11. Welchen Personen, die nicht Mitglied des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG sind, wurde das neue Kostengutachten von PwC zum Projekt „Stuttgart 21“ zur Verfügung gestellt (Süddeutsche Zeitung vom 30. November 2017: „Das Stuttgarter Loch“)?

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vor Baubeginn

12. Welche über die Wirtschaftlichkeitsrechnung hinausgehenden Daten hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft SUSAT & PARTNER OHG für die Erstellung ihrer Überprüfung vom April 2007 vor Baubeginn des Projekts „Stuttgart 21“ angefordert?
13. In welchen Bereichen hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft SUSAT & PARTNER OHG bei der grundsätzlichen Bestätigung der Schlussfolgerungen die Wirtschaftlichkeitsrechnungen der Deutschen Bahn AG vom September 2006 konkret eine Bestätigung vergeben und in welchen Bereichen nicht (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Frage 17 der Kleinen Anfrage von Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 17/3766; Bundestagsdrucksache 17/4008)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Ursachen und Folgen der aktuellen Kostensteigerungen

14. Werden in der Mehrzahl der im Jahr 2017 laufenden Vergaben für das Projekt „Stuttgart 21“ wertmäßige Überschreitungen bezogen auf die zugrunde liegenden Kostenpläne festgestellt?

    Wenn ja, in welcher finanziellen Größenordnung belaufen sich die wertmäßigen Überschreitungen?

15. In welchen Planfeststellungsabschnitten und bei welchen Gewerken sind wertmäßige Überschreitungen über die Kostenpläne festzustellen?

16. Welche konkreten Änderungen im Verwaltungsverfahrensrecht seit dem Baubeginn des Projekts „Stuttgart 21“ führten zu neuen Mehrkosten des Projekts?

17. Welche konkreten Änderungen im Naturschutzrecht seit dem Baubeginn des Projekts „Stuttgart 21“ führten zu neuen Mehrkosten des Projekts?

18. Welche Neubaugebiete auf den durch das Projekt „Stuttgart 21“ freiwerdenden Flächen des Rahmenplans Stuttgart 21 können infolge der Veränderung der Terminkette für das Projekt erst später bebaut und städtebaulich entwickelt werden?

19. Welche Änderungen im Bereich des neuen Tiefbahnhofes Stuttgart Hauptbahnhof erwägt die Deutsche Bahn AG, um Kosteneinsparungen beim Projekt „Stuttgart 21“ zu erzielen?

20. Welche Änderungen im Bereich des Flughafens Stuttgart erwägt die Deutsche Bahn AG, um Kosteneinsparungen beim Projekt „Stuttgart 21“ zu erzielen?

21. Welche Maßnahmen ergreift die Deutsche Bahn AG, um die Projektpartner von „Stuttgart 21“ unverzüglich über wesentliche Entwicklungen und Änderungswünsche beim Projekt zu informieren und, wie von Projektpartnern gewünscht, das Kommunikationsverhalten zu verbessern (Stuttgarter Zeitung vom 7. Dezember 2017: „Flughafenchefs fordern von Bahn Unterlagen“)?

Berlin, den 11. Dezember 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333